



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 322 ]

नई दिल्ली, बुहस्पतिवार, नवम्बर 29, 2001/अग्रहायण 8, 1923

No. 322]

NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 29, 2001/AGRAHAYANA 8, 1923

## महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 नवम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/112/2000-सीएचपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 एवं 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्रन न्यास के 48 टन लिंगे मेक के विषुत फोर्क लिफ्ट ट्रकों (ईफएलटी) के किराया प्रभारों के निर्धारण से संबंधित 14 फरवरी, 2001 के अपने आदेश पर पुनर्विचार करने के आवेदन को खारिज करता है।

## अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/112/2000-सीएचपीटी

चेन्नई पत्रन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

## आदेश

(5 नवंबर, 2001 को पारित )

चेन्नई पत्रन न्यास (सीएचपीटी) के 4.8 टन लिंगे मेक के आयातित ईफएलटी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया और प्रस्ताव को रद्द करते हुए 14 फरवरी, 2001 को एक आदेश पारित किया गया। उस में सीएचपीटी को उपर्युक्त विषुत फोर्क लिफ्ट ट्रकों (ईफएलटी) के लिए भी 5 टन कमता के फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) के लिए अपनी दरों के मान में निर्धारित गौजूदा किराया प्रभार वसूल करने का निर्देश दिया गया। यह आदेश 9 मार्च, 2001 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2. इस प्राधिकरण के 14 फरवरी, 2001 के आदेश के संदर्भ में सीएचपीटी ने अब एक आवेदन प्रस्तुत किया है जिसमें उसने अपने पूर्ण प्रस्तावित संशोधन के आदेश पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है। सीएचपीटी ने अपने आवेदन में अपने अनुरोध के समर्थन में निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) सामान्यतया नये अर्जित उपस्कर की किराया दर लागत आधार पर निर्धारित की जाती है। अन्यथा मौजूदा दर लागू करने के कारण नक्कड़ी के नुकसान को कहीं भी समायोजित नहीं किया जा सकता क्योंकि पत्तन के दरों के मान में संशोधन वार्षिक आधार पर नहीं किया जा रहा जैसे कि रेलवे में किया जाता है और न ही परिस्थितियों के अनुरूप समय-समय पर उस प्रकार किया जा रहा है जिस प्रकार एअर लाइन्स में किया जाता है। सीएचपीटी के दरों के मान में अंतिम संशोधन 9 वर्ष के अंतराल के बाद किया गया था जबकि यह ठोस वास्तविकता थी कि क्रेन प्रभार में होने वाले घाटे को भी पूरा नहीं किया था। नक्कड़ नुकसान से इस घाटे में और भी वृद्धि होगी जिसके कारण 'लेखा' परीक्षा संबंधी एवं सरकारी आपत्तियों हो सकती हैं।
- (ii) मौजूदा 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) का प्रयोग कंटेनर टर्मिनल के बाहर किया जाता है और इनके लिए प्रभारों की वसूली दरों के मान के अध्याय III में मान ख-1 और मान घ के अंतर्गत की जाती है। सीएफएस में भरने/खाली करने के कार्यों के लिए उनके किराया प्रभारों की वसूली दरों के मान के अध्याय-II में मान-क के अंतर्गत किए गए प्रावधान के अनुसार प्रति कंटेनर बॉक्स दरों पर की जाती है।
- (iii) मौजूदा फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) की वसूलना में नये उपस्कर की पूँजी लागत यहुत अधिक है अतः इसके लिए पृथक दरों का होना आवश्यक है। प्राधिकरण ने अपने आदेश में इस स्थिति को स्थीकार भी किया है।
- (iv) उपस्कर की दर के निर्धारण के लिए एअर लाइन और रेलवे की सीएचपीटी के साथ तुलना करना सही नहीं है। एअर लाइन में प्रशुल्क की वृद्धि आवधिक आधार पर की जाती है और जब भी ईंधन की लागत में वृद्धि होती है तभी कर दी जाती है। रेलवे प्रशुल्क में वृद्धि परियोजनाओं, आधुनिकीकरण तथा ईंधन, बिजली आदि के खर्च आदि सभी कारकों को ध्यान में रखकर वार्षिक बजट में करता है। सीएचपीटी ने प्रशुल्क में संशोधन 9 वर्ष के अंतराल के बाद बिना किसी सरकारी बजट की सहायता के, ईंधन, बिजली आदि जैसे खपत योग्य भवों की वृद्धि लागत, खर्च आदि को शामिल करके किया था।
- (v) यदि प्राधिकरण द्वारा दरों के मान में सामान्य संशोधन करते समय पूरे घाटे की पूर्ति कर दी जाती तो संशोधित क्रेन प्रभार दरें प्रस्तावित दरों की तुलना में अधिक या लगभग समतुल्य ही होती। प्राधिकरण ने अपने आदेश में यह उल्लेख भी किया था कि भले ही क्रेन प्रभार के अंतर्गत राजस्व घाटे के स्तर तक वृद्धि नहीं की गई है परंतु अंतिम सामान्य संशोधन के समय संशोधित प्रशुल्क से फ्तन के लिए नियोजित पूँजी पर कुल मिलाकर वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 में 20% की दर पर अपेक्षित प्रतिलाभ प्राप्त होगा। ऐसी स्थिति में जो घाटा इस उप कार्य के अंतर्गत दरों में संशोधन करने के बाद भी बना रहे उसे किसी और प्रशुल्क में वृद्धि करके कहीं और समायोजित किया जाए। प्राधिकरण का यह कथन प्राप्ति सम्बिंदी को प्रोत्साहित न करने के निर्णय के प्रतिकूल है।

3. सीएचपीटी द्वारा किए गए अनुरोध की जाँच ईएफएलटी ट्रकों के लिए किराया प्रभार निर्धारण करने से संबंधित सीएचपीटी के प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय प्राधिकरण के पास उपलब्ध सूचना के संदर्भ में की गई। सीएचपीटी द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों का प्रतियादित आदेश में निपटान कर दिया गया है। सीएचपीटी के पुनर्विद्यार किए जाने के अनुरोध के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) सीएचपीटी के क्रेन प्रभार कार्य में पूरा न किए गए घाटे के बारे में दिए गए तकाँ पर प्रतियादित आदेश के पैरा 9 (ii) में विस्तार से वर्धा की गई है। पुनर्विद्यार का अनुरोध करते समय संभवतः अन्य कार्यों से उपलब्ध प्रति सम्बिंदी का अभिनिर्धारण करने में पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है।
- (ii) प्रति सम्बिंदी के बारे में प्राधिकरण के वृष्टिकोण के प्रति सीएचपीटी की समझ सही नहीं है। इस प्राधिकरण ने कभी भी यह सुझाव नहीं दिया कि नये ईएफएलटी के प्रवलन के कारण हुए लागत घाटे की पूर्ति अन्यत्र प्रशुल्क में वृद्धि करके की जाए। सीएचपीटी के दरों के मान में सामान्य संशोधन करने के समय, विभिन्न कार्यों के बीच प्रति सम्बिंदी (तत्कालीन) प्रधानित स्तर पर जारी रखने की अनुमति दी गई थी। ऐसा प्रति सम्बिंदी को एकदम समाप्त कर देने से होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभावों को ध्यान में रखकर किया गया था। यदि क्रेन प्रभार कार्य के अंतर्गत दरों को घाटा पूरा करने की स्थिति तक बढ़ाया जाता तो अधिशेष राजस्व वाले कुछ अन्य कार्यों जैसे पीओएल प्रहस्तन, कंटेनर प्रहस्तन आदि के अंतर्गत दरों को कम किया जाना। यूंकि इन अधिशेष कार्यों के लिए दरों को कम नहीं किया गया था अतः इनसे क्रेन प्रभार सहित कुछ अन्य कार्यों के अंतर्गत न आने वाले घाटे की पूर्ति होती है। सीएचपीटी के प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन का निर्णय उपर्युक्त समग्र विचार-विमर्श के आधार पर लिया गया था और उसके कारण संबंधित आदेश में स्पष्ट किए गए हैं। ऐसी स्थिति में अलग से क्रेन प्रभार कार्य के लिए दरों के संशोधन के बारे में उठाए गए मुद्दे को संगत नहीं माना जा सकता।

- (iii) उपस्कर के यर्तमान बोडे में वृद्धि करने के लिए किए गए पैंजी निवेशों के मुद्दे और ऐसे प्रत्येक अवसर पर पृथक प्रशुल्क के निर्धारण की आवश्यकता के बारे में उत्तर आदेश के पैराग्राफ 9 (iv) में स्पष्ट चर्चा की गई है।
- (iv) सीएचपीटी द्वारा किए गए उल्लेख के अनुसार 4.8 टन ईएफएलटी ट्रकों का प्रयोग किसी भी प्रकार से 5 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) के प्रयोग से भिन्न नहीं है। 4.8 ईएफएलटी ट्रकों की कार्य अवधि या प्रयोग आवृत्ति अधिक हो सकती है; परंतु किराया प्रभार प्रति पारी आधार पर निर्धारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति में प्रयोग बढ़ने से राजस्व में भी और वृद्धि होगी।
- (v) परियहन के अन्य क्षेत्रों की स्थिति आदेश में की गई केवल प्रासंगिक टिप्पणी है। ऐसा नहीं है कि प्राधिकरण ने निर्णय लेने में इस स्थिति को आधार बनाया था।

4. सीएचपीटी ने रिकार्ड में किसी प्रत्यक्ष त्रुटि की ओर संकेत नहीं किया है। जैसा कि ऊपर पैराग्राफ (3) में स्पष्ट किया गया कि सीएचपीटी द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों पर इस प्राधिकरण ने कोई निर्णय करने से पहले पूरी तरह विचार-विमर्श किया था। ऐसी स्थिति में 14 फरवरी, 2001 के आदेश पर पुनर्विचार करने के बारे में सीएचपीटी के आवेदन को खारिज करता है।

5. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए तकनी तथा सभग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण 14 फरवरी, 2001 के अपने आदेश पर पुनर्विचार करने के बारे में सीएचपीटी के आवेदन को खारिज करता है।

एस. सत्यम्, अध्यक्ष  
[सं. विज्ञापन/III/IV/143/2001/असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 29th November, 2001

**No. TAMP/112/2000-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the application of the Chennai Port Trust for a review its Order dated 14th February, 2001 relating to fixation of hire charges for 4.8 tonne Linde make EFLT as in the Order appended hereto.

### SCHEDULE

#### Case No.TAMP/112/2000-CHPT

**The Chennai Port Trust (CHPT)**

- - -

**Applicant**

### ORDER (Passed on this 5th day of November 2001)

A proposal of the Chennai Port Trust (CHPT) for fixing hire charges for a 4.8 Ton Linde make imported EFLT was considered by this Authority and an Order was passed on 14 February 2001 rejecting the proposal. In that case, the CHPT was directed to levy the existing hire charges for FLTs of 5 ton capacity prescribed in its Scale of Rates, even in the case of the new EFLT in reference. The Order was notified in the Gazette of India on 9 March 2001.

2. With reference to the Order of this Authority dated 14 February 2001, the CHPT has now submitted an application requesting for a review of the Order to amend it as (earlier) proposed by the CHPT. In its application, the CHPT has made the following points in support of its request:

- (i). Normally, the hire rate for the equipment newly acquired is fixed on the cost

basis. Otherwise, the cash losses resulting in applying existing rate cannot be adjusted anywhere as the revision of Port's SOR is not being made on an annual basis as is being done in Railways or periodically when circumstances warrant as in the case of Airlines. The last revision of the CHPT's SOR was made after a gap of 9 years and despite this ground reality, the TAMP has not fully met the deficit in the craneage activity. The cash losses will further add to the deficit inviting Audit and Government objections.

- (ii). The existing 5T FLTs are used outside the Container Terminal and charges for which are collected under Scale B I and Scale D in Chapter III of the SOR. For stuffing/destuffing operations at CFS, hire charges for the same are collected at box rates per container as provided under Scale-A, Chapter-II A of the SOR.
- (iii). The capital cost of the new equipment is much higher than those of the existing FLTs which warrants separate rates. This position has been accepted by the TAMP in its Order.
- (iv). The comparison of Airline and Railways with the CHPT for fixation of rate for equipment acquired may not be correct. The Airline increases the tariff periodically and also whenever the cost of fuel is increased. The railways increase the tariff in its annual budget taking into consideration of all the factors viz., Projects, modernization and the expenditure towards fuel, power, etc. The CHPT had revised the tariff after a gap of 9 years absorbing all expenditure, escalation cost on consumable like fuel, power, etc, without any budgetary support from the Government.
- (v). If the entire deficit had been covered by the TAMP in the general revision of the SOR, the revised craneage rates would have been more or less comparable with the proposed rates. The TAMP itself in the Order stated that even though the rates under the craneage activity had not been increased to the level as warranted by revenue deficit, the tariffs revised at the time of the last general revision would have yielded a desired return on capital employed for the port as a whole for the year 2000-2001 and 2001-2002 @ 20%. That being so, the deficit which continued even after the revision of rates under this sub-activity had been adjusted elsewhere by increase in other tariff. The statement of the Authority is conflicting to its stand on not encouraging cross-subsidisation.

3. The request made by the CHPT has been examined with reference to the information available with this Authority while processing of the proposal of the CHPT for fixing a hire charges for its EFLT. All the issues raised by the CHPT now have already been dealt with in the impugned Order. The following position emerges in the context of the request of the CHPT for a review:

- (i). The arguments of the CHPT about uncovered deficit in craneage activity have been elaborately dealt with in the paragraph 9(ii) of the impugned Order. While making the request for a review, care has, perhaps, not been taken to recognise the cross-subsidy available from other activities.
- (ii). The CHPT's understanding of this Authority's stand on cross-subsidisation does not appear to be correct. This Authority has nowhere suggested that the cost deficit due to operating the new EFLT is to be met out of tariff increases elsewhere. At the time of general revision of the Scale of Rates of the CHPT, cross-subsidisation between different activities was allowed to continue at the (then) existing level. This was done recognising the possible adverse effects due to elimination of cross-subsidies at one go. If the rates under craneage activity had to be increased to the level warranted by the cost deficit position, then, the rates under some other activities reporting revenue surplus like POL handling, container handling, etc., should have been reduced. Since rates of such surplus activities were not reduced, they continue to contribute to the

uncovered deficits under some other activities including craneage. The general revision of tariffs of the CHPT was decided on the basis of an overall consideration as explained above and the reasons are clearly given in the concerned Order. That being so, the issue raised by the CHPT about revision of rates for the craneage activity in isolation can not be considered as relevant.

- (iii). The point about capital investments in augmenting existing fleet of equipment and the need to fix separate tariff on each such occasion are unambiguously discussed in paragraph 9(iv) of the Order in reference.
  - (iv). The usage of the 4.8 Ton EFLT explained now by the CHPT is in no way different from that of the other FLTs of 5 T capacity. The period of engagement or frequency of usage of the 4.8 T EFLT may be more; but, the hire charges are prescribed on a per-shift basis. That being so, with the increased utilisation, revenue realisation will also be more.
  - (v). The position obtaining in other sectors of transportation is only an incidental observation made in the Order. It was not that the Authority was guided only by this position in arriving at the decision taken.
4. The CHPT has not pointed out any error apparent on the face of the record. As explained in paragraph (3) above, all the issues raised by the CHPT have already been duly considered by this Authority before taking the decision. That being so, the request of the CHPT for a review of the Order dated 14 February 2001 does not contain any merit.
5. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the application of the CHPT for a review of its Order dated 14 February 2001.

S. SATHYAM, Chairman  
[No. ADVT/III/IV/143/2001/Exty.]

2515